385.44
F844r

THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

385.44
F844r

ECONOMICS
SEMINAR

RAPPORT

DE LA

Commission supérieure d'Industrie

ET

DE COMMERCE,

Sur l'utilité et l'urgence d'un chemin en fer d'Anvers à la Prusse, présenté le 8 mars à M. le ministre de l'intérieur.

France

385.44
F844r

15 Jl 19 Brokaw

RAPPORT

De la commission supérieure d'industrie et de commerce, sur l'utilité et l'urgence d'un chemin en fer d'Anvers à la Prusse, présenté le 8 mars à M. le ministre de l'intérieur.

La commission supérieure d'industrie et de commerce croirait manquer au but de son institution en gardant le silence sur le nouveau système de communications par les chemins de fer, et si elle n'en réclamait l'application dans le royaume. C'est ce qui nous porte, monsieur le ministre, à vous soumettre quelques considérations sur ce sujet important.

L'économie de temps et de frais que procurent ces routes, nous semble pouvoir fixer le sort de plusieurs branches d'industrie en lutte avec des industries étrangères. Le fabricant qui adopte des procédés perfectionnés l'emporte sur celui qui reste en retard des progrès de son

Commerce 31 Jl 4 museum 142

411881

art ; la même loi détermine la supériorité ou l'infériorité des nations. Des établissemens d'utilité publique peuvent compenser la privation de certains avantages naturels.

C'est ainsi que nous admettons la possibilité que des moyens de transport très économiques et très rapides attirent chez nos voisins le commerce cosmopolite qui prend sa direction par nos voies vers les provinces rhénanes et l'Allemagne centrale.

Sous ce rapport, la position relative de la Belgique a changé par l'effet seul des mutations survenues au-dehors et à l'intérieur depuis deux ans et demi.

La France a modifié sa législation commerciale ; elle a accordé des faveurs à des pavillons étrangers ; elle a adopté le système du libre transit et des entrepôts.

Le Hâvre a attiré des capitaux qui lui manquaient, et a considérablement accru ses relations.

Les voies de communications de cette place sur le Rhin ont été sensiblement améliorées, en attendant qu'elles changent de nature.

Un entrepôt va s'établir à Paris, qui jouira de toutes les ressources d'une position centrale, de capitaux à bon marché, et des avantages d'une place de banque qui change avec tous les points du globe.

Des entrepôts sont déjà ouverts à Strasbourg et à Metz ; ces deux villes, qui s'érigent en marchés de commerce, aspirent à approvisionner l'Allemagne et comptent même assez sur la décadence d'Anvers (comme nous pouvons vous en exhiber la preuve) pour espérer de fournir des denrées coloniales en Belgique même.

Au nord, les efforts de la concurrence ne commandent pas moins notre attention.

Brême, Hambourg et Lubeck ne négligent rien pour

reculer les bornes de leurs débouchés au cœur de l'Allemagne ; ces places tentent d'affranchir leurs voies actuelles des droits de transit que la marchandise supporte aux frontières de chaque état pour arriver à la consommation ; Hambourg vient tout récemment de faire de pressantes réclamations à la diète germanique pour obtenir l'abolition des droits de transit, tant par terre que par eau, dans les états de la confédération.

C'est surtout notre situation comparative avec la Hollande pour le commerce de l'Allemagne, qu'il importe de bien apprécier ; nous nous y arrêterons quelques instans dans le désir de répandre quelque lumière sur ce sujet.

Le 31 mars 1831, les états riverains du Rhin ont conclu, pour la navigation de ce fleuve, un traité qui concède à la Hollande des avantages auxquels le commerce belge ne participe point.

L'octroi prussien du Rhin est établi à des taux fixes qui, de la Hollande à Coblentz, sont, en remonte du Rhin, de 1 fr. 71 4/10, et, en descente, de 103 centimes par cent kilogrammes ; beaucoup d'articles exceptionnels ne paient que le quart ou le vingtième de ces droits ;

Tandis que le droit de transit en Prusse par notre frontière est de 7 1/2 silb. par quintal, soit 1 fr., 80 c. par cent kil. ; les laines et cuirs paient un thaler, et les tissus de laine 2 th. par quintal.

L'octroi hollandais, en remonte du Rhin, est fixé à 13 1/4 cents par 50 kil., et, en descente, à 9 cents, à l'exception de 36 articles spécifiés qui ne supportent que 6/10 à 3 1/2 cents.

En regard de ce péage, le droit de transit belge est établi à des taux variés et en général beaucoup plus élevés.

Les frais de port, de grue et de balance fixés dans ce

traité à des taux très-modérés, ont encore été réduits à Cologne par la régence, en vue d'assurer à cette ville la préférence des expéditions de Hollande qu'elle était menacée de perdre par la cessation d'étape.

La Hollande donne à la navigation de ses fleuves sur le Rhin la régularité des voies de terre, en faisant remorquer les bâtimens à voiles jusqu'à Lobith par des machines à vapeur ;

Elle a établi pour ce printemps une navigation qui transportera les marchandises de Rotterdam et Amsterdam à Cologne à fl. 15 le last, le café à un frêt ressortant à fr. 1 40 c. par 100 kil.

Des calculs établis sur des données certaines des frais comparatifs de cafés expédiés des ports hollandais et d'Anvers à Cologne, donnent les résultats suivans :

Fr. 4 12 c. de différence par 100 kil. en faveur de la Hollande pour l'expédition en transit par Cologne pour le Haut-Rhin, et

« 3 92 c. sur café pour la consommation à Cologne.

Nous avons compté la voiture à 6 fr. par 100 kil., malgré que le prix actuel soit de 6 1/2 francs.

Nous n'avons pas fait entrer dans ces calculs la supposition de péages sur l'Escaut.

A ces différences de frais, il faut ajouter :

Les frais de plombage de certaines marchandises en Belgique et en Prusse, auxquels ne sont pas soumises les expéditions de Hollande. Ces frais s'élèvent, par exemple, jusqu'à 2 p. °/₀ sur le sucre candi ;

Les retards à la frontière de Prusse pour la vérification minutieuse de la marchandise, vérification qui occasionne le déchargement, le déballage et le rechargement ;

L'altération de la marchandise, résultant de ces opérations et du changement de voitures à Liége;

L'instabilité des prix de transport exposés à des variations par le renchérissement des fourrages et la rareté des voitures dans les saisons où les chevaux sont occupés au labour des champs et aux récoltes;

Et enfin, la différence considérable des prix de voiture pour les contrées en aval de Cologne : comme Dusseldorff, Urdingen, Crefeld, Duisburg, Wesel, etc., qui se rapprochent de la Hollande par les voies d'eau, tandis qu'elles s'éloignent de nos ports par les voies de terre. Les prix de voiture pour ces villes varient, suivant les distances, de 8 à 11 francs par 100 kil.

Ce n'est pas qu'Anvers ne présente quelques moyens de compensation par la modération de ses frais de place et la manière de traiter les affaires; mais ces avantages qui pourraient peut-être niveler la situation relative pour des marchandises de grande valeur, sont loin de suffire à celles de prix moyens et de bas prix sur lesquelles porte la masse des transactions commerciales; aussi, Anvers a-t-il perdu ses rapports avec les villes manufacturières de la rive gauche du Rhin qui lui présentaient de grands débouchés, et ses relations avec la rive droite sont considérablement réduites.

La supériorité de position commerciale de nos voisins du Nord et du Midi doit encore augmenter par l'exécution de grands travaux publics projetés ou commencés.

Des canaux et chemins de fer lieront l'Elbe au Weser, le Weser au Rhin; la Hollande donnera la vitesse à ses communications économiques avec l'Allemagne en construisant une route de fer de Rotterdam et Amsterdam à Cologne; le même moyen de circulation sera établi entre

les ports français de la Méditerranée et de l'Océan au Rhin, à la Moselle et à la Meuse.

Cet état de choses serait décourageant, monsieur le ministre, si la Belgique n'avait la faculté d'y remédier.

Il est vrai que le droit de navigation de la Meuse et des eaux intermédiaires de l'Escaut au Rhin est stipulé en sa faveur ; mais elle ne peut guères espérer l'exercice de ce droit, sans entraves, que si cette navigation ne lui est pas indispensable ; elle sera d'ailleurs grevée de péages considérables.

La Belgique s'exposerait à s'effacer du rang des nations commerçantes si elle n'employait les ressources de l'art pour rétablir les avantages de sa position ; il lui faut une voie économique et intérieure de communications sur l'Allemagne, indépendante de toute volonté étrangère.

La route en fer seule peut satisfaire à ce besoin, puisqu'un canal dans cette direction serait impraticable en évitant le territoire hollandais.

Cette nécessité reconnue, monsieur le ministre, nous insisterons sur l'urgence de l'établissement du chemin de fer.

Après un ébranlement comme celui que les événemens politiques ont, depuis deux ans et demi, imprimé aux relations commerciales, les affaires se déplacent avec plus de facilité. La secousse a porté plus particulièrement sur la Belgique, c'est un motif pour qu'elle se hâte davantage à raffermir ses élémens de prospérité. Quoique la jouissance d'une route en fer soit bien éloignée du commencement de sa construction, la mise à exécution seule serait de nature à retenir l'attention du négociant étranger sur nos marchés.

N'étant guidés par aucun sentiment qui puisse nous

écarter des vues d'intérêt général auxquelles la commission supérieure d'industrie est consacrée, nous nous sommes demandé de quel port, d'Ostende ou d'Anvers, il convenait de faire prendre la direction de la route sur l'Allemagne?

Nous avons pensé que le premier et principal avantage que l'on peut se promettre de ce chemin est moins d'attirer des affaires nouvelles que d'arrêter la déviation de celles existantes : or, c'est à Anvers qu'elles sont principalement assises ; c'est ce port qui renferme les établissemens commerciaux et les capitaux, qui possède les relations les plus étendues, et nous n'avons pu hésiter à réclamer pour lui la préférence.

Mais le chemin d'Anvers à la Prusse est appelé à devenir le centre d'un système de communications à l'intérieur du royaume, auquel se rattacheront des embranchemens de canaux et de *rail-ways* partant des districts où les réclamera l'importance de la circulation existante ou la perspective du développement que ces voies latérales même provoqueraient dans les industries agricoles, métallurgiques ou manufacturières.

Et il nous paraît désirable que le développement de ce système commence par un embranchement d'Ostende. Alors, si Ostende présente plus d'avantages qu'Anvers, le commerce les appréciera et les affaires s'y porteront naturellement.

Jusqu'ici nous n'avons examiné que les intérêts du commerce dans la route en fer à la Prusse.

C'est que le commerce est la branche de nos industries qui réclame cet établissement avec le plus d'instance ;

C'est que l'agriculture et les fabriques sont si intimement

liées au sort du commerce, que protéger l'une c'est favoriser les autres.

Le commerce procure aux fabriques les matières premières que le sol national ne rapporte point ; il crée des débouchés à leurs produits et à ceux de l'agriculture, ceux ci sous les mille formes que l'industrie leur donne.

Les fabriques et le commerce entretiennent dans le pays des consommateurs pour les denrées indigènes ;

Et le cultivateur retire un prix bien supérieur des fruits de la terre qui se consomment dans le pays, que de ceux qui en sortent dans leur état naturel.

Si ce rapport de tous les intérêts matériels ne se montrait pas avec assez d'évidence à quelqu'esprit prévenu pour qui le témoignage de l'histoire aurait plus d'autorité, qu'il consulte les annales de la Belgique, et il verra que l'agriculture et les fabriques ont toujours suivi les progrès ou la décadence du commerce.

Cette corrélation est sentie par ceux même qui ne se la raisonnent point: quel est le Belge qui ne considère la question de navigation de l'Escaut comme vitale pour toutes les sources de prospérité du royaume ? C'est reconnaître l'influence bienfaisante du commerce sur tous les intérêts.

Si donc la navigation de l'Escaut est un bien, il faut étendre ce bien le plus possible, et la route en fer sur la Prusse y contribuera puissamment.

Indépendamment des avantages indirects que l'agriculture et les fabriques retireront d'une communication nouvelle utile au commerce, elles en recevront des services immédiats qu'il leur importe également de se ménager.

Les manufactures jouiront d'une grande économie dans les frais de transport des combustibles et des matières premières.

Le fabricant, l'agriculteur et l'exploiteur de mines, faisant arriver leurs produits à la consommation ou au lieu d'exportation à moins de frais, en étendront les débouchés, et en obtiendront une plus grande valeur.

Au milieu des difficultés qui entravent nos rapports de commerce au dehors, nous devons diriger nos efforts, monsieur le ministre, vers l'amélioration et l'allégement de la production intérieure en la favorisant de tous les moyens de perfectionnement et d'économie que notre situation rend praticables ; ce sera ainsi la mettre à même de soutenir la concurrence étrangère dans les pays que les prohibitions ne rendent pas inaccessibles à nos produits.

Il importe toutefois de faire cette remarque : que l'adoption des chemins de fer ne donnera pas à la Belgique une avance sur les nations rivales ; elle rétablira seulement le niveau où nous l'avons perdu, et le maintiendra où il existe encore.

Car le nouveau mode de communications ne peut tarder de se répandre partout ; chaque peuple doit y recourir sous peine de rester en retard dans le mouvement industriel imprimé à l'Europe.

Aux Etats-Unis d'Amérique les chemins de fer se multiplient avec une étonnante activité ; il est vrai que là un puissant intérêt de plus les réclame : on peut les considérer comme le moyen le plus efficace de raffermir les liens des États de l'Union.

En Angleterre, en France, en Autriche, les succès obtenus encouragent à des succès nouveaux : là, comme en Allemagne et en Hollande, beaucoup de projets sont arrêtés et s'exécuteront. Il importe à notre royaume de ne pas se laisser devancer dans cette voie progressive.

Nous admettons donc la probabilité d'un développement

graduel que la prévoyance ou la force des choses provoquera en Belgique du système des chemins de fer, et, en conséquence, nous nous permettons, monsieur le ministre, d'émettre le vœu que dès à présent le gouvernement embrasse dans une seule pensée toutes les communications dont la création sera jugée utile, et qu'il en soit adopté un plan général basé sur la circonscription politique du royaume ;

Que tous chemins de fer ou canaux que l'on construira se rattachent à ce plan général, dont l'exécution se réaliserait ainsi successivement et à mesure que le permettraient les moyens d'y pourvoir, soit sous le rapport des fonds, soit sous celui de la main-d'œuvre. C'est un écueil à éviter que d'élever immodérément le prix du travail par des causes temporaires, comme le serait l'entreprise simultanée de plusieurs grands travaux publics.

Nous désirons enfin que des vues d'ensemble et d'intérêt général président à la construction des routes.

Nous vous devons notre avis, monsieur le ministre, sur le mode de pourvoir à la dépense des routes de fer.

La concession crée des intérêts souvent ennemis de l'intérêt général ; elle engage l'avenir sans assurer les avantages que le présent réclame.

Si le mode de concession était adopté, il y aurait sans doute de l'inconvénient à la faire à court terme ; mais nous ne pourrions nous empêcher de blâmer la perpétuité, elle serait condamnée depuis long-temps si les générations futures avaient des défenseurs intéressés. Ce mode a été utile lorsqu'on n'avait pas le choix des moyens pour exécuter de grands travaux, mais il serait inexcusable à présent que le crédit public présente tant de ressources. « Par le crédit, « disait ces jours derniers M. le ministre des finances de « France, des améliorations qu'à peine on eût osé concevoir

« sont devenues praticables: que de grandes entreprises, qui
« autrefois lassaient l'effort de plusieurs générations, peu-
« vent désormais s'achever au profit de ceux qui les com-
« mencent, et recréer d'avance pour les autres, qui en
« profiteront à leur tour, le capital qui doit en rembourser
« la dépense ! »

Une route en fer ne serait entreprise par l'intérêt privé qu'à des conditions calculées sur le mouvement commercial actuel du pays qu'elle traverserait; et cependant l'expérience démontre que le plus important des effets produits par les voies nouvelles est d'augmenter considérablement la circulation.

Le spéculateur apporterait la même circonspection dans l'entreprise de la route d'Anvers à la Prusse; aussi longtemps que les questions de la liberté de l'Escaut et du libre transit ne seront pas définitivement résolues, la prudence lui commandera de ne calculer que sur une solution négative, lors même qu'il aurait, comme nous, la conviction d'un résultat tout opposé. C'est ainsi que doit faire l'intérêt privé quand il s'agit de contracter des engagemens considérables.

Cependant, quelle différence dans les produits de la route en l'état de liberté de l'Escaut et du transit, ou de l'état de privation de ces avantages !

On peut prévoir qu'il résulterait d'une concession faite actuellement, et dans le cas de la décision favorable des points en litige :

Ou que les péages fixés seraient trop élevés et pourraient éloigner le transit par notre royaume;

Ou que la route donnerait des bénéfices immodérés aux dépens des productions agricoles, manufacturières, et des consommateurs.

Il faut admettre la possibilité que, dans l'intérêt général, on reconnaisse le besoin d'établir des prix de transport qui ne laisseraient que l'intérêt du capital engagé en sus des frais d'entretien de la route; ce résultat suffirait, au besoin, à l'état; un concessionnaire ne s'y réduirait pas volontairement.

Le plus grand inconvénient qu'il y aurait, à nos yeux, d'adopter le mode de concession, c'est qu'il restreindrait à quelques lignes seulement l'application du nouveau système de communications. D'honorables citoyens, animés du désir de donner un essor à nos travaux publics plutôt que dans des vues intéressées, ont demandé la concession d'une route en fer d'Anvers à Bruxelles; il se présenterait probablement des spéculateurs pour celle par la Prusse : l'une et l'autre offrent de très bonnes chances de profits. Mais la voie d'Ostende attendrait long-temps des soumissionnaires, et les localités dont la circulation n'est alimentée que par des industries intérieures peu développées n'en trouveraient peut-être jamais.

Parmi les autres combinaisons qui se sont présentées à notre examen, nous avons adopté, pour la recommander à votre attention, monsieur le ministre, celle qui consiste à organiser une société anonyme pour le chemin destiné à former le tronc de notre corps de routes en fer et pour chaque branche séparément. L'embranchement de Bruxelles nous paraîtrait pouvoir être réuni à la ligne principale pour ne former qu'une administration.

On composerait cette société anonyme de personnes respectables choisies, autant que possible, entre celles qui seraient le plus intéressées, par la nature de leurs rapports, à la bonne exécution et à la prospérité de l'établissement.

Cette société emprunterait en son nom le capital nécessaire aux travaux pour lesquels elle serait spécialement créée.

Elle se chargerait de la comptabilité, et, de concert avec l'administration des ponts et chaussées, elle opérerait les achats de terrains, contracterait avec les entrepreneurs des travaux et surveillerait l'exécution.

Elle établirait les tarifs des péages d'un commun accord avec le gouvernement.

L'état ferait à cette société la concession gratuite des terrains à lui appartenans que la route aurait à traverser.

La construction de la route d'Anvers à la Prusse et de l'embranchement de Bruxelles commencerait simultanément sur plusieurs points.

Les travaux et fournitures seraient mis en adjudications publiques par plusieurs sections de la route.

Le capital que la somme empruntée constituerait d'après le cours d'adjudication de l'emprunt, porterait intérêt à raison de 5 pour cent l'an.

L'adjudicataire de l'emprunt aurait la faculté d'émettre des actions en nom ou au porteur pour le montant de l'emprunt, et de distribuer l'annuité en 4 p. cent d'intérêts et 1 p. cent en primes ou lots.

Un pour cent du montant du capital serait annuellement affecté à l'amortissement par achats au pair ou au-dessous du pair de l'emprunt. Il n'y aurait pas d'amortissement les deux premières années.

L'état garantirait le paiement annuel de l'intérêt et de l'amortissement.

Les versemens de l'emprunt s'opéreraient au fur et à mesure des besoins et sur l'invitation de la société.

Un versement aurait lieu d'abord ; l'import en serait fixé de manière à subvenir aux premiers débours et à servir de garantie des versemens subséquens.

Si le gouvernement employait à la construction de la route des soldats jugés propres aux travaux, l'économie qui en résulterait serait affectée au service des premières annuités de l'emprunt, en décharge des engagemens de la société anonyme et de la garantie du gouvernement envers les bailleurs de fonds.

Les excédans de revenus de la route sur les frais annuels d'entretien et charges de l'emprunt seraient destinés d'abord au remboursement des avances que l'état aurait faites en vertu de sa garantie, et ensuite à l'amortissement anticipatif de l'emprunt.

A l'extinction de l'emprunt, soit au terme de son amortissement régulier, soit anticipativement par les excédans de revenus, la propriété de la route retournerait de droit à l'état.

Le pouvoir législatif affranchirait des droits d'enregistrement et autres les acquisitions de terrains, l'octroi de la société anonyme et la rétrocession de la route à l'état.

La route serait également exempte de contributions foncières.

Par cette combinaison, monsieur le ministre, la spéculation des routes de fer devient nationale ; le régime de ces établissemens s'approprie et se modifie suivant les besoins variables du commerce et des industries : avantages qui à eux seuls, nous paraîtraient déterminans.

La société générale, la nation, peut faire l'entreprise des communications du royaume avec plus de sécurité que des compagnies concessionnaires. Celles-ci, s'abandonnant aux hasards d'une route isolée, seraient exposées à des

mécomptes si elles ne s'en garantissaient par des stipulations onéreuses au public.

L'état, au contraire, trouve une compensation dans les chances diverses de plusieurs routes : le bénéfice de l'une couvrirait le déficit de l'autre. L'état se placerait ainsi dans la position d'une compagnie d'assurance contre les risques maritimes, d'incendie ou d'un tirage au sort.

Ce mode est un moyen certain de donner une grande impulsion à nos travaux publics qui, morcelés et livrés à la faculté seule des intérêts privés, ne s'exécuteraient que laborieusement, et ne formeraient jamais un assemblage complet.

Des concessionnaires ne souscriraient pas à des conditions qui ne leur présenteraient la chance de 10 p. cent net de revenu annuel.

Un pareil produit mettrait l'état à même d'exécuter des travaux publics pour une somme double, lors même que la seconde moitié ne devrait rapporter aucun intérêt du capital.

Ainsi deviendraient praticables, sans charges extraordinaires, des routes latérales qui, pour ne pas offrir de péages suffisant à leur construction partielle, ne sont pas moins réclamées par l'intérêt des contrées qu'elles fructifieraient, et par l'intérêt national.

Ainsi pourrait se réaliser un canal de jonction de la mer à Anvers, qui affranchirait le royaume des causes de querelles et de guerres dont, sans cela, la navigation de l'Escaut sera toujours une source trop féconde.

L'état sera d'autant plus porté à construire des routes accessoires, qu'elles contribueront à la prospérité des chemins principaux : ces communications se prêteront un mutuel appui.

En supposant qu'une route, prise isolément, rapporte ni plus ni moins que l'intérêt et l'amortissement annuels, sa dette sera éteinte au bout de 35 ans, et ses revenus acquis à la nation qui sera allégée d'autant d'impôts. Il serait à désirer que la nation pût recueillir un pareil legs et en jouir à perpétuité; en tuteur prévoyant, le pouvoir législatif lui ménagera cette bonne succession.

Les sociétés anonymes dont nous proposons l'érection, assureraient une surveillance vigilante et l'économie des travaux; de cette manière se concilieraient les avantages que l'on cherche dans les concessions à l'intérêt privé avec ceux qui dérivent de l'entreprise par le corps social.

Il resterait à voir par quel moyen on pourrait intéresser plus particulièrement et le plus convenablement (si c'était reconnu utile) ces sociétés à la gestion de la route.

Les emprunts, étant contractés par et au nom des sociétés anonymes, ne chargeraient que peu ou point le crédit de l'état; le chiffre de la dette publique n'en serait point augmenté.

Ces emprunts s'adjugeraient aux conditions les plus favorables, puisqu'indépendamment de la garantie de l'état, les prêteurs auraient celle des routes mêmes.

Si, lors de la mise à exécution des routes qu'il est désirable de voir commencer très-prochainement, le crédit belge n'avait pas atteint la hauteur que lui assignent ses garanties morales et matérielles, on pourrait n'adjuger d'abord qu'une partie de l'emprunt nécessaire aux premiers débours, et se ménager pour le surplus la faveur des progrès de la confiance générale.

Il résulte de calculs établis sur des données certaines, calculs qui seront probablement publiés, que les routes

d'Anvers à la Prusse et à Bruxelles promettent un revenu dépassant 10 p. cent.

Il y a donc grand motif d'espérer que la garantie de l'état n'entraînerait d'autre charge pour lui que l'avance des deux premières annuités de l'emprunt, et qu'il en serait remboursé dans le courant des trois années suivantes.

Cette avance ne serait pas très-considérable, puisque les intérêts ne prendraient cours, la première année, que sur une portion du capital.

Le gouvernement aurait d'ailleurs la faculté d'éviter cette avance en employant une partie de l'armée aux travaux des routes ; ce serait le moyen de rendre le soldat productif en entretenant chez lui l'habitude du travail et de la discipline. La haute-paie qui lui serait allouée augmenterait son aisance.

Mais si enfin, par une supposition exagérée, les routes ne rapportaient que les frais de leur entretien, et que l'état subit la perte des intérêts, nous estimons qu'il en serait largement dédommagé par l'accroissement de richesses sociales qui naîtraient de ces communications, par l'extension de la matière imposable, par des économies dans les services administratifs, militaires, des postes et des douanes.

En admettant que les routes de Prusse et de Bruxelles nécessitassent un capital de 25 millions de francs, et qu'elles ne rapportassent rien des intérêts garantis, il en résulterait une charge annuelle de 1,250 mille francs, soit 34 centimes par individu à couvrir au moyen de l'impôt.

Quelle est la personne habitant, dans le royaume, le lieu le plus écarté de la route ; quel est l'homme de la classe la plus infime qui ne retirât indirectement un avantage de la route égal au moins à sa quote-part dans la charge publique ? Ces 34 centimes ne forment qu'un tiers pour

cent sur une consommation annuelle de cents francs, et sans doute on accordera bien cette faible faveur à l'influence du commerce.

Mais celui qui ne consomme que cent francs ne contribue guère aux impôts, et on peut admettre qu'une contribution destinée à créer des routes en fer est le moyen de distribution de la fortune publique le plus favorable aux classes inférieures de la société.

Les communications tendent à réduire le prix des denrées, à multiplier les élémens de travail. Par les chemins de fer, le simple artisan se transporte du lieu où il manque d'occupation à celui où l'ouvrage l'appelle, et il s'y rend avec plus d'économie que par une marche à pied.

D'ailleurs, la classe ouvrière éprouve les bienfaits des travaux publics avant qu'ils ne se fassent sentir aux personnes aisées; l'exécution de ces travaux procure des moyens d'existence à un grand nombre de personnes employées aux forges, aux carrières et aux ouvrages des routes.

Sous ce rapport, la prochaine construction du chemin d'Anvers à la Prusse sera très opportune : si la confiance dans la paix générale continue à se consolider, les gouvernemens d'Europe arrêteront leurs armemens militaires; nos fabriques d'armes devront réduire leurs travaux, et une quantité de bateliers, houilleurs, et d'ouvriers de toutes professions qui se sont adonnés depuis la révolution à cette branche d'industrie de Liége, perdront les moyens d'existence qu'ils y trouvent maintenant, et il serait d'une sage prévoyance de les remplacer.

Si les chemins de fer devaient être utiles dans le cas même où ils ne couvriraient que les frais d'entretien, on doit d'autant moins hésiter de les adopter quand ils présentent de bonnes probabilités de profits directs.

Tout invite en Belgique à embrasser ce système de communications : la configuration du sol, la présence de la houille, du fer, du bois, de la pierre ; l'agglomération de la population, la division des propriétés, l'active circulation industrielle et la grande production agricole.

Vous avez la conviction, M. le ministre, des avantages que des communications rapides et économiques procureront au royaume ; tous les pouvoirs de l'état en seront pénétrés, et, par le concours sincère de chacun, la patrie verra bientôt commencer des travaux qui assureront sa prospérité, affermiront son indépendance, et commanderont la reconnaissance des générations à venir.

Bruxelles, le 8 mars 1833.

Le président de la commission supérieure d'industrie et de commerce,

J. Engler.

Le secrétaire *ad interim*,

De Pouhon.

Le vice-président

Frédéric Basse.

Tout divite en Belgique a compris ses grandes communications; la configuration du sol, la présence de la houille, du fer, du bois, de la pierre; l'agglomération de la population, la division des propriétés, l'active circulation industrielle et la grande production agricole.

Vous avez la conviction, M. le ministre, des avantages que des communications rapides et économiques procureront au royaume; tous les pouvoirs de l'état en seront pénétrés, et, par le concours sincère du chacun, la patrie verra bientôt commencer des travaux qui assureront sa prospérité, affermiront son indépendance, et commanderont la reconnaissance des générations à venir.

Bruxelles, le 8 mars 1833.

Le président de la commission supérieure d'industrie et de commerce,

J. Smaltz.

Le secrétaire ad interim,

De Poucas.

Le vice-président,

[illegible]

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 062002081